

УДК 338.47.656

Л.Г.ЧЕКАНОВА, канд. екон. наук

Харківська національна академія міського господарства

О.Ю.ПАЛАНТ

Харківське КП «Міськелектротранс»

Т.Б.КУШНІР, канд. екон. наук, Ю.В.СИДОРЕНКО

Харківський державний технічний університет будівництва та архітектури

АНАЛІЗ СТАНУ ТА ПЕРСПЕКТИВ РОЗВИТКУ МІСЬКОГО НАЗЕМНОГО ЕЛЕКТРИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Аналізується сучасний стан міського електротранспорту України. На основі аналізу визначено проблеми та перспективні варіанти розвитку галузі.

Анализируется современное состояние городского электротранспорта Украины. На основе анализа определяются проблемы и перспективные варианты развития отрасли.

In the article the modern state of industry of Public electric transport is analysed. The problems and advantages are determined. The perspective variants of development are offered.

Ключові слова: міський електричний транспорт, розвиток.

Життя сучасної країни – виробництво, розподіл і споживання благ – неможливо без участі транспортного комплексу, до якого входять всі існуючі види транспорту. Особливе місце в транспортній галузі займає міський пасажирський транспорт. Здійснюючи перевезення населення в межах території міста, що визначає його специфіку та обмежує його територіальне розташування, цей вид транспорту відіграє роль кровоносної системи міст. Роль пасажирського транспорту в житті сучасного міста важко переоцінити, адже нормальна діяльність міських суб'єктів господарювання та комфортне життя населення неможливі без забезпечення якісними транспортними послугами. Значна соціальна та екологічна значимість даної галузі для ефективного розвитку міст обумовлює доцільність і необхідність аналізу стану, проблем та окреслення можливих перспектив розвитку даного транспорту.

В Україні з перебудовою господарського механізму та переходом до ринкового формату відносин галузь міськелектротранспорту опинилась у глибокій системній кризі, яка з плином часу лише поглиблюється. Це привертає увагу науковців до проблем галузі. Д.Синиця, В.Костецький, В.Тарабановський, Ю.Коссої, Л.Литвинський, І.Когут [1-6] в своїх роботах висвітлювали різні проблеми і пропонували шляхи їх подолання. Однак ні науковий інтерес, ні реформи, які проводяться органами влади, поки що не дозволили міськелектротранспорту стати на шлях стійкого розвитку. Тому питання пошуку шляхів забезпечення стійкого розвитку міського електротранспорту залишається відкритим та актуальним.

Міське електротранспорт забезпечує перевезення міського населення в межах 54 міст України, забезпечуючи 39% внутрішньоміських перевезень пасажирів.

Аналіз стану розвитку передбачає формування системи показників діяльності та моніторингу їх динаміки. Аналіз літератури [1-6] показує, що система показників МЕТ не є повністю сформованою та усталеною. Систематизація та узагальнення дають виділити три основні групи показників: економічні, соціальні та технічні, що визначає підприємства галузі як складні соціо-техніко-економічні системи. Соціальний аспект визначає роль міського електротранспорту у житті сучасного міста та визначає його соціальний ефект. Технічний аспект включено до складу провідних, враховуючи специфіку галузі, оскільки транспортна робота прямо визначається станом та параметрами експлуатації рухомого складу. Економічний аспект визначає адаптацію до умов ринку. Традиційно аналіз галузі проводиться у розрізі трамвайних та тролейбусних господарств, які відрізняються за певними характеристиками. Аналіз динаміки змін основних показників діяльності підприємств галузі міського електричного транспорту проведено на основі даних Держкомстату та Укрелектротрансу в розрізі трамвайних та тролейбусних господарств (крім м.Києва), подано в таблиці.

Аналіз економічного аспекту вказує на посилення негативних тенденцій – випереджаюче зростання витрат на перевезення пасажирів, що викликано, переважно, зростанням заробітної плати і матеріальних витрат. Така незбалансованість викликана регульованими тарифами на проїзд. Розмір дотацій не перевищує 60% від реальних потреб підприємств, що має наслідком стрибкоподібну зміну збитків галузі.

Динаміка оновлення рухомого складу за останні п'ять років вказує на суттєві проблеми з поповнення парку новими вагонами, значний фізичний і моральний знос рухомого складу, що врешті знижує конкурентоздатність підприємств на ринку транспортних послуг. Так, середній вік вагонів в Україні перевищує 22 роки при терміні служби вагону 20-23 роки. Низький рівень випуску транспорту на лінії пояснюється недокомплектованістю водійськими кадрами і простоями у зв'язку з ремонтними роботами. Основною причиною скорочення ремонтів можна вважати відсутність необхідних коштів у замовників.

Аналіз динаміки перевезень пасажирів вказує на тенденцію постійного зменшення абсолютного розміру перевезень на фоні загального зменшення чисельності населення міст України. За умов зростання питомої ваги автотранспорту – комерційних автобусних маршрутів і приватних авто в загальних обсягах міських перевезень пасажирів міське електротранспорт з плином часу втрачає частини ринку. На фоні загаль-

Основні показники діяльності трамвайно-тролейбусних господарств України

Трамвай						Зміни, % 2008р. до 2004р.
Показники	роки					
	2004	2005	2006	2007	2008	
Економічні						
Доходи, млн. грн.	124,16	139,12	143,37	146,77	181,49	146,17
Собівартість, млн. грн.	304,68	354,20	412,93	475,28	622,53	204,33
Одержані дотації, млн. грн.	139,99	184,13	199,56	272,82	373,44	266,76
Заплановані дотації, млн. грн.	360,48	383,15	421,27	496,31	707,99	196,40
Виконання плану державного фінансування	38,8	48,1	47,4	55,0	52,7	135,82
Збитки, млн. грн.	-25,64	-7,93	-49,39	-36,21	-21,67	84,53
Технічні						
Кількість рухомого складу, од.	2382	2368	2339	2299	2230	93,62
Середній вік вагонів, років	18,8	20,7	20,6	21,8	22,6	120,13
Пробіг вагонів, млн. маш/км	86,19	84,43	80,74	76,78	73,14	84,85
коефіцієнт оновлення, %	1,68	0,30	0,81	1,57	2,02	120,17
Отримано вагонів, од.	40	7	19	36	45	112,50
Коефіцієнт випуску рухомого складу	54,6	57,8	55,7	54,3	52,6	96,18
Соціальні						
Перевезено пасажирів, млн.	905,85	927,95	906,89	858,83	800,50	88,37
Питома вага платних пасажирів, %	34,9	35,7	34,9	34,6	33,6	96,35
Тролейбус						Зміни, % 2008р. до 2004р.
Показники	роки					
	2004	2005	2006	2007	2008	
Економічні						
Доходи, млн. грн.	203,55	225,98	238,13	232,62	276,56	135,87
Собівартість, млн. грн.	446,47	534,94	626,65	722,93	863,54	193,1
Одержані дотації, млн. грн.	229,19	292,70	164,66	85,46	497,47	217,05
Заплановані дотації, млн. грн.	441,34	467,95	315,90	212,53	809,12	183,33
Виконання плану державного фінансування	51,9	62,5	52,1	40,2	61,5	118,39
Збитки, тис. грн.	-15,57	-0,87	-67,98	-67,50	-33,48	215,00
Технічні						
Кількість рухомого складу, од.	4113	4016	3956	3863	3700	89,96
Середній вік вагонів, років	14,2	14,9	15,5	15,7	16,0	112,28
Пробіг вагонів, млн. маш./км	150,16	146,71	140,32	133,87	126,03	83,93
коефіцієнт оновлення, %	0,75	0,52	2,38	4,63	2,49	329,90
Отримано вагонів, од.	31	21	94	179	92	296,77
Коефіцієнт випуску рухомого складу	60,0	61,4	59,8	61,8	62,0	103,33
Соціальні						
Перевезено пасажирів, млн.	1555,13	1609,8	15188,8	1359,4	1304	83,85
Питома вага платних пасажирів, %	45,7	44,0	42,5	40,2	37,7	82,65

ного зменшення обсягів перевезень пасажирів в його структурі є тенденція постійного зростання питомої ваги безплатних пасажирів, станом на 2008 р. питома вага безплатних пасажирів перевищує 60% загального обсягу перевезень. При цьому компенсація, що має надаватися перевізнику замовником послуг за пільговий контингент, здійснюється не в повному обсязі. Іншою вагомою стороною зменшення доходів від реалізації є недостатній контроль за оплатою проїзду пасажирями, які не мають законодавчо встановлених пільг.

На нашу думку, забезпечення стійкого розвитку можна досягти шляхом вирішення означених «вузьких місць», які втілюють найсуттєвіші проблеми галузі. Серед альтернативних шляхів реалізації програм реформування виділимо основні:

- оновлення рухомого складу з урахуванням вимог сучасності та економічності, пошук оптимальних шляхів фінансування, застосування кредитних і лізингових схем, капітальне відновлення основних фондів, що значно підвищить термін служби транспортних засобів;
- реформація та вдосконалення організаційно-правової форми господарювання, політики ціноутворення з дотриманням принципів самоокупності, беззбитковості та достатнього фінансування розвитку;
- удосконалення взаємовідносин з приводу безбілетних пасажирів з урахуванням міжнародного досвіду монетизації пільг і введення сучасних технічних засобів контролю кількості перевезених пасажирів.

Враховуючи вищевикладені аспекти аналізу розвитку підприємств міського електротранспорту та зважаючи на суттєву його роль у виробничих і суспільних відносинах, першочерговими стратегічними цілями всіх рівнів транспортного управління вважаємо формування та реалізацію стратегій та організаційно-економічних механізмів стійкого розвитку підприємств даної галузі.

1. Синица Д.А. Экономические основы организации городского пассажирского транспорта // Таврійський економічний журнал. – 2008. – №2. – С.91-98.

2. Костецкий В. Актуальні проблеми формування фінансових ресурсів підприємств міського електротранспорту // Світ фінансів. – 2007. – №3. – С.120-130.

3. Тарабановский В.И. Городской пассажирский транспорт: проблемы развития // Менеджер. – 2006. – №1. – С.54-59.

4. Коссо́й Ю.М. Экономика и управление на городском электрическом транспорте. – М.: Мастерство, 2002. – 352 с.

5. Литвинский Л.Б., Федорченко Н.Л. Экономико-организационное обеспечение городского электротранспорта в условиях интегрирования в ЕС // Вісник Хмельницьк. нац. ун-ту. Економічні науки. Т.1. – 2005. – С.284-287.

6. Когут И.В. Транспорт современного города // Менеджер. – 2007. – №2. – С.247-251.

Отримано 13.10.2009